



Schriften der

Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft

Vereinigung für weltwirtschaftliche Forschung und Belehrung

Erstes Heft:

Weltwirtschaftliche Forschung

Vortrag, gehalten bei der
1. Versamml., d. 12. 5. 1914

von Prof. Dr. Gottfried Zoepfl

1915

Geh. Ober-Regierungsrat

Preis 1,20 M

zuzügl. 25% Teuerungsaufschlag

Zweites Heft:

Ein Zoll- u. Wirtschaftsverband zwischen dem Deutschen Reiche und Oesterreich-Ungarn

1915 von Prof. Dr. Rudolf Kobatsch Preis 1,80 M

zuzügl. 25% Teuerungsaufschlag

Drittes Heft:

Die Pariser Wirtschaftskonferenz

Vortrag, gehalten in der
Jahresversammlung,
den 28. November 1916

1917 von Prof. Dr. Willi Prion Preis 2,50 M

Viertes Heft:

Die Vereinheitlichung der deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahntarife

1917 von Regierungsrat Alois Seifert Preis 4 M

Fünftes Heft:

Kolonial- und Reichskonferenzen

Wege und Ziele des britischen Imperialismus

1917 von Dr. Paul Lejeune-Jung Preis 2 M

Sechstes Heft:

Mitteuropäische Verkehrspolitik

Vortrag, gehalten bei der 25. Jubiläumsversammlung des
Bayerischen Kanalvereins in Nürnberg am 2. September 1917

von Prof. Dr. Gottfried Zoepfl, Geh. Oberregierungsrat, Berlin

1918 Mit vier farbigen Karten Preis 2,50 M

Neubaus Heft:

Neubau der Weltwirtschaft

Dr. Gerhart von Schulze-Gaevernitz

Preis 1,60 M

W 8 * Carl Heymanns Verlag

Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft
1918 **Vereinsschriften** **Heft 8**

Kurland und das Baltikum

in Weltgeschichte und Weltwirtschaft

Von

Dr. Dietrich Schaefer
Geheimer Rat
Universitätsprofessor, Berlin



27887

Berlin
Carl Heymanns Verlag
1918

2. ed. A



12530

Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W 8

Die reizvolle Ausstellung, die im Hause gegenüber vor einigen Tagen eröffnet werden konnte, vergegenwärtigte nur Kurland. Wenn man dem für heute gewünschten Vortrag*) in der Ankündigung glaubte „das Baltikum“ hinzufügen zu sollen, so hatte man in zweifacher Beziehung recht. Kurland allein spielt in Weltgeschichte und Weltwirtschaft keine Rolle, die eine besondere Darstellung lohnte; es steht andererseits mit den Schwesterprovinzen Livland und Estland geschichtlich und wirtschaftlich in so engem Zusammenhang, daß es von ihnen in einer allgemeinen Betrachtung nicht getrennt werden kann.

Die Bezeichnung „Baltikum“ ist sehr neu; sie gewinnt aber Raum neben Baltenland, so einzig sie in der geographischen Namenbildung dasteht. Es ist doch beachtenswert, daß beide erst jüngeren Datums sind, dem verflossenen Jahrhundert ihren Ursprung verdanken. Bis dahin deckte der Name Livland, Livländer die drei „deutschen“, je nachdem auch „russischen“ Ostseeprovinzen und ihre Bewohner; Kurländer und Estländer fühlten sich nicht zurückgesetzt, wenn sie unter dem Schwester-namen mitbegriffen wurden. Mittelalter und neuere Zeit kennen die Ostsee als mare, fretum Balticum, aber kein Volk oder Land der Balten. In der langen Bändereihe des inhaltreichen Liv-, Est- und Kurländischen Urkundenbuchs sucht man vergebens nach dem Namen; für Jordanis ist er ein westgotischer Geschlechts-, kein Landes- oder Volksname. Wenn er sich trotz der mangelnden geschichtlichen Berechtigung ziemlich eingebürgert hat, so ist dagegen kaum etwas zu sagen. Vielleicht hilft er über die Schwierigkeiten hinweg, bei der Erneuerung der altüberlieferten Verbindung der drei Lande, die jeder gute Deutsche von der Gegenwart erhofft, einen anerkannten, gemeinsamen Namen für sie zu finden.

Liv-, Est- und Kurland liegen weit hinten an inneren Winkeln der Ostsee, die selbst nur durch schmale Zugänge mit dem Weltmeer in Verbindung steht. Was können sie in Weltgeschichte und Weltwirtschaft bedeuten?

• *) Vortrag gehalten von Professor Dr. Dietrich Schaefer im Abgeordnetenhaus am 30. Januar 1918 im Anschluß an die Kurland-Ausstellung im Kunstgewerbe-Museum.

Jedermann weiß, daß der Norden Europas noch anderthalb Jahrtausende in kimmerischer Nacht lag, während die Gestade des Mittelmeers vom Licht der Geschichte schon hell umstrahlt wurden. Heute sind die Länder und Völker, die Städte und Häfen des Nordens tonangebend im Weltverkehr und beherrschen auch die Gewässer, auf denen einst Phönizier und Karthager, Griechen und Römer die Gebieter waren. Wie hat dieser Wandel sich vollziehen können, und welche Rolle fällt in ihm dem Baltenlande zu?

Direkter Verkehr zwischen der Ostsee und dem Mittelmeer hat bis gegen Ende des 16. Jahrhunderts nicht bestanden, bis in das 10., ja bis ins 13. Jahrhundert auch kaum solcher von der Ostsee in direkter Fahrt in die Nordsee oder gar weiter an die atlantischen Gestade. Von den Normannen, welche die Küsten des fränkischen Reiches heimsuchten, kann, wenn überhaupt irgend einer, höchstens ein ganz vereinzelter aus einem Lande, das von der Ostsee bespült wurde; sicher nachweisen läßt sich keiner. Die erste Fahrt in umgekehrter Richtung ist die Others und Wulfstans, die Alfred der Große gegen Ende seiner Regierung ausschickte, die Länder des Nordens und des Baltischen Meeres zu erforschen.

Aber eine gewisse Kunde von diesen entlegenen Gebieten war schon bei Griechen und Römern, wohl auch schon bei den Phöniziern vorhanden. Das Wort Bernstein weckt ja sofort die Erinnerung an Verbindungen, die herüber, hinüber bestanden. Sie führten vom Schwarzen Meer her gerade in die Gegenden, um die es sich hier handelt, oder in ihre nächste südwestliche Nachbarschaft. Handelsstraßen von den Mündungen des Dnjepr und Don nach denen der Weichsel, Düna und Newa hat es schon in frühester Vorzeit gegeben. Durch Wolchow, Ladoga-See und Newa steht der Ilmen-See mit dem Finnischen Meerbusen in Verbindung. Wo die Wolchow ihm entströmt, liegt Groß-Nowgorod; die Quelle der Lowa aber, die ihm zufließt, liegt nahe der oberen Düna und diese wieder unmittelbar am Quellgebiet des Dnjepr und der Wolga. Die Tragstellen (Woloks), auf denen man von einem Stromgebiet ins andere hinübergelangen konnte und kann, boten den leichten Schiffen der schwedischen Normannen keine allzu großen Schwierigkeiten; es ist das Gelände, durch das die Kanäle zu führen sind, die das Baltische mit dem Schwarzen und dem Kaspischen Meere verbinden und Riga ein weites, bis dahin außer seinem Bereich liegendes Hinterland geben werden. Auf diesen Wegen gelangten die nordischen Waräger handeltreibend und beutesuchend nach Konstantinopel und nach den Handels-

und Herrschaftssitzen an der Mündung von Wolga und Don. Groß-Nowgorod ist der Ausgangspunkt des von ihnen begründeten, nach ihnen benannten Russischen Reiches geworden und zugleich durch ein halbes Jahrtausend und länger sein vornehmster Handelsplatz, dessen überseeische Beziehungen aber naturgemäß die baltischen Provinzen nur an ihren Küsten berührten.

In einen größeren Verkehr wurden diese erst durch die Deutschen gestellt, die sie von Westen, vom innersten Winkel der Ostsee her erreichten. Deutsche hatten noch nicht Teil an der Ostsee, als die „Rus“ vom Mälar her im 9. Jahrhundert den russischen Staat aufrichteten. Das westliche Ufer des Kieler Hafens war damals noch von Dänen, das östliche von Slaven bewohnt; die in den Hafen fließende Swentine schied Holstein und Wagrien. Und das ist noch ein volles Vierteljahrtausend so geblieben. Wohl bereisten deutsche Kaufleute und Sendboten des Christentums die Ostsee, aber auf dänischen oder slavischen Schiffen, von Hethaby (Schleswig) oder Stargard (Oldenburg in Holstein) aus. Erst das Machtstreben Heinrichs des Löwen hat Wandel geschaffen. Er brachte das von Adolf II., dem zweiten holsteinischen Grafen aus dem Hause der Schauenburger, 1143 von seiner alten Stelle an der Einmündung der Schwartau in die Trave an die jetzige zwischen Trave und Wakenitz verlegte Lübeck 1158 in seine Gewalt und richtete im Küstengebiet bis über die Oder sächsische Herrschaft auf.

Nach des Löwen Sturz wurde Lübeck eine freie Reichsstadt. Fast unmittelbar danach — noch herrschte Friedrich Barbarossa in deutschen Landen — erfolgte von Lübeck her die „Aufsegelung Livlands“. Als es sich vor einem halben Jahrhundert darum handelte, die neu erbaute Bremer Börse mit einem großen Wandgemälde zu schmücken, schwankte man zwischen der Entdeckung Amerikas und der Aufsegelung Livlands; man wählte diese. In Bremen schreibt man sich gern das Verdienst zu, zuerst Handel nach der Düna getrieben zu haben. Darauf kann Lübeck mit besserem Recht Anspruch erheben. Aber Angehörige der Bremer Diözese waren auch die Lübecker, und Geistliche dieser Diözese waren es, die den Heiden an dem fernen Flusse und in seinem Nachbargebiete das Christentum predigten. Der Begründer Rigas, Bischof Albert, entstammte dem bremischen Stiftsadel. Von der Weser und der Trave richteten sich zugleich die Blicke nach dem fernen Lande; Kaufmann und Glaubensbote wirkten zusammen;

der kreuzfahrende Ritter durfte nicht fehlen, sollten sie Erfolg haben gegenüber den streitbaren Landeseingesessenen. Die Ostseeländer vom Finnischen Meerbusen bis zur Weichsel und landeinwärts die hinter ihnen liegenden Gebiete bis zur Drenowenz, zu dem durch den Krieg bekannt gewordenen Bobr und dem obersten Njemen haben am längsten in ganz Europa im Heidentum verharret, zuletzt eine Insel in der umgebenden christlichen Welt. Daß ihre Bekehrung von Westen her zum römischen, nicht von Osten zum griechischen Glauben erfolgte, ist ausschlaggebend geworden für ihre Stellung in der Geschichte des Erdteils.

Das Jahrhundert nach Lübecks Gründung hat die Ostsee deutsch gemacht. Die Schweden hatten ihre Herrschaft über Finland ausgebreitet; die Dänen eroberten Estland. Die Südküste des Meeres erhielt einen Saum deutscher Städte, von Kiel bis Reval, das, obgleich vom Dänenkönig Waldemar dem Sieger begründet, doch nach lübischem Rechte lebte und von deutschen Bürgern bewohnt war. Ist doch alle mittelalterliche Städtegründung des Nordens und Ostens deutschen Ursprungs oder doch unter maßgebendem deutschen Einfluß vollzogen! Der Deutsche Orden, mit dem der für Livland begründete der Schwertbrüder 1235 verschmolz, unterwarf die heidnischen Preußen, die das Land von der Weichsel bis zur Memel bewohnten, und bemächtigte sich zu Beginn des 14. Jahrhunderts des von Deutschland trennenden Pommerehllens, dessen Fürstenhaus ausgestorben war. Daß auf dem Meere selbst der Deutsche sich als Herr fühlte, beweisen frühe Verträge zu dessen Sicherung. 1280 verbündete sich Lübeck mit den Deutschen von Wisby auf Gotland, das im Ostverkehr eine leitende Stellung einnahm, zu gemeinsamer Befriedung der Ostsee und ihres Verkehrs von der Trave und dem Sund bis hinauf nach Nowgorod, und zwei Jahre später trat Riga als drittes Glied dem Bunde bei. Sie übernahmen den Schutz des Verkehrs. Wenn 1261 der Vizemeister der Deutschordensbrüder in Livland an Lübeck schreibt: „Durch das Blut eurer Väter und Brüder, eurer Söhne und Freunde ist das Feld des Glaubens in diesen Landen wie ein ausgewählter Garten oft benetzt worden,“ und der Bischof von Dorpat ebenfalls an Lübeck 1274: „Durch die Mühlen, die Schätze und das Blut der Kaufleute ist die junge Kirche in Livland und Estland zur Erkenntnis ihres Schöpfers unter göttlicher Gnade erstmals geführt worden“, Reval auch in demselben Jahre: „Wir müssen zusammenhalten wie die zwei Arme eines Kreuzes“, so beleuchtet das mit gleicher Helle

die Leistungen, aus denen die entlegene Kolonie erwuchs, und die Innigkeit ihrer bleibenden Beziehungen zum Mutterlande.

Das Jahrhundert, in dem sich diese Entwicklung vollzog, darf man mit gutem Grunde als das folgenreichste der deutschen Geschichte bezeichnen. Denn gleichzeitig mit dieser Ausbreitung zur See und Hand in Hand mit ihr ging die großartige Siedlungsbewegung vor sich, die deutsches Blut und deutsche Sprache bis in den äußersten Südosten der Karpathen führte und sie im ganzen, weiten Bereich des polnischen, böhmischen und ungarischen Staatswesens heimisch machte, um so dichter und fester, je näher dem überlieferten Bestande deutschen Wesens. Es war der Siegeslauf der Germanisierung des Ostens. Sie wirkte zurück auf die alten Reichsgebiete, die einen bisher nicht gekannten Aufschwung nahmen, besonders im städtischen Leben. Es ist der weit- aus glänzendste mittelalterliche Beleg für die Bedeutung kolonisatorischer Tätigkeit, in seiner unmittelbaren Rückwirkung vergleichbar dem wirtschaftlichen Aufschwunge, der sich im 19. Jahrhundert an die Entwicklung der Beziehungen zu Amerika knüpfte. Natürlich konnte der Fortschritt sich nicht unbestritten vollziehen. Unter Waldemar dem Sieger gerieten die Küstenlande jenseits der Elbe zeitweise in Abhängigkeit von Dänemark, das auch Estland besetzte. Aber der von Fürsten und Bürgern 1227 gemeinsam erstrittene Sieg auf der Heide von Bornhöved „löste die Lande von der Dänen Gewalt“, wie der gleichzeitige lübsche Chronist sagt, und machte ihnen die Bahn frei. 1346 verkaufte der letzte männliche Herrscher Dänemarks vom Stamme Svend Estrithsons, Waldemar IV. Atterdag, Estland an den Deutschen Orden, der nun vom Finnischen Meerbusen bis an die hinterpommersche Wipper herrschte. Dieses Jahrhundert ist es gewesen, das den Grund gelegt hat für das Emporkommen der beiden deutschen Großmächte, auf denen in der Neuzeit Deutschlands Bestand beruhte; ohne seine Erfolge wäre ein Deutsches Reich nicht denkbar.

Schweden, und unter ihnen wieder besonders die Bewohner der Insel Gotland, die ja für den Ostseehandel in seinen Anfangszeiten so günstig lag, waren Wegweiser gewesen für den russischen Verkehr. Die Deutschen traten in ihre Fußstapfen. Sie schlossen Verträge in der Richtung Düna aufwärts mit den Fürsten von Polozk, Witebsk, Smolensk und setzten sich in Nowgorod zunächst neben die Goten, dann

an ihre Stelle. Der 1293 gefaßte Städtebeschluß, daß in Zukunft vom Hofe zu Nowgorod nur noch nach Lübeck appelliert werden dürfe, zeigt, daß die Leitung dieser Beziehungen von Wisby an die junge Travestadt übergegangen war. So weit Überseeverkehr in Frage kommt, liegt hier der Ursprung der Hanse. Sie ist erwachsen aus dem sich entwickelnden Zusammenhange des Handels auf Oster- und Westersee, wie der hansische Seefahrer und der hansische Kaufmann des Mittelalters unterschieden. Den Namen Nordsee haben wir im 17. und 18. Jahrhundert von den Niederländern übernommen, in deren Dienst der deutsche Seemann damals sein Brot suchte; sie brauchten ihn im Gegensatz zur Südersee, von deren Küste ihre Schifffahrt ausging. Die Engländer nennen das Meer noch heute wie von jeher den „Deutschen Ozean“.

Zu allen Zeiten hat gewinnbringender Handel sich besonders ergeben aus dem Warenaustausch zwischen tieferstehenden und höher entwickelten Ländern und Völkern. Hier standen sich die weiten und dünnbevölkerten, doch nicht produktenarmen Gebiete des rauhen Ostens und die altkultivierten Länder des milderen Westens gegenüber. In der frühchristlichen Zeit waren es besonders zwei Erzeugnisse des Ostens gewesen, die überall im Abendlande begehrt waren, Pelzwerk, der allgemein anerkannte Beleg für Wohlstand und Vornehmheit, und Wachs, ohne das kein Kirchendienst denkbar war. Sie waren leicht zu befördern, und ihr Wert konnte hohe Fracht tragen. Der aufkommende Seeverkehr hat auch massigere und weniger kostbare Artikel in seinen Bereich gezogen, vor allem in den verschiedensten Formen Ergebnisse der Waldwirtschaft, Holz und was aus ihm gewonnen wird: Teer, Pech, Pottasche, dann Erträge des Ackerbaues und der Viehhaltung, Flachs, Hanf, Getreide, Felle. Pelzwerk und Felle lieferte besonders der Verkehr mit Nowgorod. Der Westen schickte dafür Erzeugnisse seines Gewerbflusses, vor allem der Wollweberei, dann Wein und anderes, das er seiner bevorzugten Lage verdankte, von Massenartikeln das Seesalz der Westküste Frankreichs, später auch südlicherer Küstengegenden. Lübeck war die Hauptvermittlerin dieses Verkehrs, Brügge und London seine Umschlagplätze im Westen. Als dort die deutschen Kaufleute 1252 von Flanderns Gräfin Margarete die ersten gemeinsamen Privilegien erwarben und bald darauf Hamburg und Lübeck in London neben den Kölnern Rechte erlangten, war die Hanse in ihren Grundzügen fertig. Sie ist nicht denkbar ohne die Ostsee und insbesondere nicht ohne den russischen und baltischen Handel.

Der aber konnte keine anderen Wege gehen als die alten. So blühte Riga empor als Ausgangspunkt jedes Dünaverkehrs, so Reval, an dessen Hafen der Weg nach der Newa vorüber führte, und Dorpat, das für den Binnenverkehr nach Pleskau und weiter nach Nowgorod so bequem lag. „Wie aus einem Brunnquell“, sagen amtliche Lübecker Darstellungen des beginnenden 16. Jahrhunderts, sind aus dem Hofe zu Nowgorod die anderen hansischen Kontore erwachsen; und wenn das auch nicht in vollem Umfange zutrifft, so enthält es doch eine durchschlagende Wahrheit für das Verständnis hansischer Handelsgröße. „Dort können junge Leute zu Männern gedeihen“, fügen Zeitgenossen hinzu, was ausdrücken soll, daß dort Wohlstand zu gewinnen sei. Hansische Handelsgröße ist nicht so selten angezweifelt worden; aber wenn das Kennzeichen überragender Stellung im internationalen Handelsleben darin zu suchen ist, daß ein Staat den eigenen Verkehr in Ein- und Ausfuhr völlig in Händen hat und zugleich einen nicht unwesentlichen Teil fremden Zwischenhandels beherrscht, so kann man mit gutem Recht von hansischer Handelsgröße reden. Wesentlich anderer Art war und ist die der Niederländer und Engländer auch nicht. Die baltischen Provinzen bildeten einen der beiden Hauptpfeiler, auf denen diese Größe in hansischen und zum nicht geringen Teil auch noch in späteren Zeiten ruhte.

Die Zeiten sind aber andere geworden. Vom wichtigsten Schauplatz ihres Ostseeverkehrs wurden die Hansen verdrängt durch die Niederländer.

Es war erklärlich, daß Lübeck den direkten Verkehr zwischen Ost- und Nordsee in der Hand zu behalten suchte. Es hat scheel gesehen, als Gotländer von Osten, Friesen und Flandrer von Westen her in unmittelbarem Austausch miteinander traten. Doch ließen sich die „Umlandsfahrer“, die um Skagen herum durch den Sund segelten, auf die Dauer nicht zurückhalten, besonders als die Holländer, Anwohner der Westküste der Südersee, sich diesem Betriebe zuwandten, in dem zunächst die „Süderseeseichen“, die Angehörigen der stifturechtschen (overijsselschen) und geldernschen Städte sich betätigt hatten. Die Hanserezesse erhalten nicht wenige Beschlüsse gegen die holländischen Jungen, die nach Livland geschickt wurden, „die Sprache zu lernen“, wobei nicht etwa an die Landessprache, denn die war im Osten wie im Westen das Niederdeutsche, auch nicht an das Lettische, sondern an das Russische zu denken ist. Erfolg ist nicht allzuviel erzielt

worden. Gegen Ende des Mittelalters wurde der Sund besonders von Holländern passiert, von Lübeckern und den Bürgern der ihnen benachbarten sog. Wendischen Städte fast nur auf der Fahrt nach Norwegen (Bergen). Im Jahre 1497, dem ersten, aus dem uns Aufzeichnungen über gezahlten Sundzoll erhalten sind, waren unter 795 Schiffen 492 Holländer, Seeländer und Friesen.

Der Gegensatz zwischen den Angehörigen dieser Gebiete und den Lübeckern hat sich immer mehr zugespitzt, wiederholt bis zu offenen Feindseligkeiten. Ihre Verdrängung aus dieser Fahrt und aus der Ostsee überhaupt wurde in den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts das Hauptziel lübischer Politik. Als die Stadt im Bunde mit dem Herzog von Schleswig-Holstein, dem dänischen Adel und dem neuen Schwedenkönig Gustaf Wasa, den ihre Kaufleute zur Eroberung Schwedens ausgerüstet hatten, den letzten nordischen Unionskönig Christian II. 1523 nötigten, Hauptstadt und Reich im Stich zu lassen, und Christians Oheim, Friedrich von Schleswig-Holstein an seine Stelle trat, erlangten sie von beiden Königen die Zusage, daß die Holländer in Zukunft nicht ohne ihre Einwilligung in der Ostsee und in den Häfen der beiden Reiche verkehren sollten. Es war ein Versprechen, dessen Sicherung doch größere Kräfte erfordert hätte, als sie dem Haupt der Hanse und den Nachbarstädten, die allein die gleichen Interessen vertraten, zur Verfügung standen. Als Jürgen Wullenwever im Verlauf der Umwälzung, die sich in Lübeck im Anschluß an die Einführung der Reformation vollzog, an die Spitze der Stadt gekommen war, versuchte er nach König Friedrichs Tode vergeblich, seine Durchführung zu erzwingen. Die Grafenfehde (1534/35), so genannt, weil Wullenwever die Grafen Christoph von Oldenburg und Johann von Hoya an die Spitze der beiden nordischen Königreiche bringen wollte, endete mit einer vollständigen Niederlage. Gustaf Wasa war „aus einem Engel ein Teufel geworden“. Lübeck und seine Genossen blieben zwar im dänisch-norwegischen Reiche im Besitz ihrer früheren Privilegien, mußten aber jeden Gedanken an Behinderung der verhaßten Mitbewerber aufgeben.

Seitdem haben die Holländer sich mächtig ausgebreitet in der Ostsee, sind in deren Handel und Schifffahrt die tonangebenden geworden. Der Verkehr dort hat sich im Laufe des 16. Jahrhunderts gewaltig entwickelt. Im Jahre 1497 gingen, wie bemerkt, 795 Schiffe durch den Sund, im letzten

Jahrzehnt des Jahrhunderts (1591—1600) deren 5554. Dazu war die Tragfähigkeit der verwendeten Fahrzeuge ganz erheblich gestiegen. Fragt man nach der Erklärung, so liegt sie in den Weltverhältnissen. Amerika war entdeckt und der Seeweg nach Ostindien gefunden. Man greift aber fehl, wenn man annimmt, daß diese Errungenschaften, die jedem Schüler als weltbewegende vorgeführt werden, und die das in ihren weiteren Folgen ja auch geworden sind, unmittelbar solche Wirkung geäußert hätten. Bis ins 19. Jahrhundert hinein ist nie ein Schiff von Amerika oder gar von Ostindien her in die Ostsee gelangt, und auch die umgekehrte Fahrt hat nie eins gemacht. Es ist ja eine lange Zeit vergangen, bis Amerika überhaupt Handelswaren in nennenswertem Umfange lieferte, Massenerzeugnisse erst im verflossenen Jahrhundert. Was aus Ostindien kam, ging nach Lissabon, seit der Begründung der niederländischen und britischen Ostindienkompagnie um die Wende des 16. und 17. Jahrhunderts nach Amsterdam und London.

Aber Spaniens Königen sind seit der Eroberung von Mexiko und Peru reiche Schätze an Edelmetallen zugeflossen; sie sind in alle Welt zerronnen im Verfolg der gegenreformatorischen Machtpolitik, die im 16. Jahrhundert und darüber hinaus den Hauptinhalt des Strebens spanischer Herrscher ausmachte. Wohl der Hauptteil ist den Niederlanden zugute gekommen, deren Verkehr mit der Iberischen Halbinsel unter ihrem Aufstande bis gegen Ende des 16. Jahrhunderts kaum gelitten hat; sie lieferten neben der Zufuhr von gewerblichen Erzeugnissen zumeist deutschen Ursprungs den weitaus größten Teil des Bedarfs an Schiffsmaterial, für den Bau der Fahrzeuge, für Segelwerk, Tau und Takel. Sie holten es aber aus der Ostsee, vor allem neben Danzig aus den baltischen Häfen. In dem Jahr, das der Armada vorausging, überstieg die Zahl der durch den Sund gehenden Schiffe zum ersten Male die Zahl 6000; sie betrug 6465 und wurde bis zum Jahre 1768 nur noch einmal übertroffen, 1597. Fast die Hälfte davon waren Niederländer, 2915. Das Sprichwort sagt, Amsterdam sei auf Heringen gebaut. In Wirklichkeit war der Ostseebetrieb die Grundlage des Wohlstandes der Stadt, die zwar selbst wenig Schiffe in See sandte, aber Sitz der Reederei für ihre von Seeleuten dicht bevölkerte nördliche Nachbarschaft war und zudem nach Antwerpens Fall (1585) den Warenaustausch so gut wie allein in die Hand bekam. Noch 1666 steckten $\frac{3}{4}$ des Kapitals der Amsterdamer Börse im baltischen Handel, der „Herzader der nationalen Wohlfahrt“. Gegen Ende des

16. Jahrhunderts begann auch der Getreidehandel ins Mittelmeer und damit die erste direkte Fahrt dorthin aus den baltischen Gewässern. Auch der deutsche Verkehr hat im 16. Jahrhundert eine ansehnliche Zunahme erfahren. Verödet sind die Städte nach der Reformation keineswegs, wie das tendenziös behauptet worden ist; aber im Ostverkehr ist die Führung doch ihren Händen entglitten.

Inmitten dieses Wandels haben aber auch die Verhältnisse im Ostseegebiet selbst eine tiefgreifende Wandlung erfahren. Die Hanse blieb nicht die einzige deutsche Macht, die an Geltung einbüßte. Schon vor ihr hatte der Deutsche Orden im zweiten Thorer Frieden (1466) die Weichsel mit ihren Städten nebst dem ganzen Ermelande, in dem nie ein Pole gewohnt hatte, an das Nachbarreich überlassen, dazu dessen Lehnsherrschaft für Preußen anerkennen müssen. Die Umwandlung in ein weltliches Herzogtum (1525) hat an diesem Verhältnis nichts geändert. Der livländische Landmeister hat seine Selbständigkeit zunächst behauptet. Nach Walther von Plettenbergs Tode (1535) ging es auch mit seiner Macht rasch abwärts. Innere, mit nicht geringer Erbitterung geführte Streitigkeiten verworrenster Art schwächten das Land. Die Nachbarstaaten griffen ein, Schweden und Dänemark, die nach ihrem Erfolge über Lübeck national und gefestigt standen, über See, von der Landseite her Polen und Rußland, die von den Streitenden selbst in ihre Zwistigkeiten hineingezogen waren. Die Schweden besetzten Estland, die Dänen Oesel und Dagö nebst Plätzen auf dem Festlande, die Polen Livland; Rußland erzielte zunächst keinen dauernden Erfolg. Der letzte Landmeister, Gotthard Kettler, der kaum in dieser Würde anerkannt war, hatte vergebens versucht, das Beispiel Albrechts von Preußen nachzuahmen; er mußte sich mit Kurland als Herzogtum zufrieden geben, hier noch lange beengt durch den dänischen Königssohn Magnus, der als „Herzog von Livland“ auftrat. Das Jahr 1561 kann als das diese Wirre vorläufig abschließende bezeichnet werden.

Schweden und Rußland lagen in althergebrachtem Streit, in dem es sich bisher nur um die nördliche Seite des Finnischen Meerbusens gehandelt hatte, jetzt aber auch um dessen Südküste. Für die Schweden war es wichtig, den Gegner von der Zufuhr abzuschneiden, die er über See erhalten konnte, da sie seine Kriegskraft stärkte; auch mußte ihnen daran liegen, den russischen Handel in die Hand zu bekommen. In der Regel wird gesagt, daß die Unterwerfung Nowgorods

durch Iwan I. Wassiljewitsch und die Schließung des dortigen Hofes, von dem die Kaufleute gefangen fortgeführt wurden (1478 bzw. 1494), das Ende des hansischen Handels herbeigeführt hätten. Die Wirkung dieser Hergänge ist doch nur gewesen, daß der Warentausch sich mehr als bisher auf liv- und estländisches Gebiet verlegte; auch ist der Hof in der Folgezeit keineswegs ganz ausgestorben gewesen. Christian II. hat sich eifrig bemüht, seine dänischen Kaufleute dort an die Stelle der livländischen zu setzen, die den Verkehr wieder aufgenommen hatten; allein seine Vertreibung hinderte vielleicht den Erfolg.

Jetzt griff Schweden ein, wo an Gustaf Wasas Stelle sein hochfahrender und gewalttätiger ältester Sohn Erich XIV. getreten war. Als im Frühling 1562 vor der Mündung der Narwa (so und nicht Narowa, wie freundsüchtige Neuzeit sich gewöhnt hat, sind Fluß und Stadt stets von den Deutschen benannt worden) der Übung gemäß lübeckische, dänische und niederländische, englische, schottische und ostfriesische Schiffe erschienen, Handel mit den Russen zu treiben, wurden sie von den Schweden beschlagnahmt; sie wurden alle zurückgegeben, nur die lübeckischen, 32 an der Zahl, nicht. Von der Grafenfehde bis in die Zeit Gustaf Adolfs hinein ist das Verhältnis der Travestadt zu Schweden ein gespanntes gewesen; in dieser Zeit haben sich die Beziehungen des nordischen Königreichs zu Stralsund geknüpft, die im Übergange der Stadt unter schwedische Herrschaft ihre Ausgestaltung gefunden haben. Die Vergewaltigung ist für die Lübecker Anlaß geworden, ihren letzten großen Krieg zu führen. Als Bundesgenossen Dänemarks, mit dem sie so oft das Schwert gekreuzt hatten, haben sie am Nordischen Siebenjährigen Kriege teilgenommen und in den erbittertsten und blutigsten Schlachten, die das Baltische Meer bis dahin gesehen hatte, Waffenruhm geerntet; das Denkmal ihres Flottenführers und Bürgermeisters Tinnappel in der Marienkirche zu Wisby legt noch heute davon Zeugnis ab.

Im Frieden zu Stettin wurde ihnen 1570 Schadenersatz und für alle Zukunft freie Fahrt zugesagt. Die genommenen Schiffe sind aber nie zurückgegeben worden; irgend welches Geld hat Lübeck nie erhalten, und als seine Kaufleute im Frühling 1572 die Narwafahrt wieder versuchten, widerfuhr ihnen das gleiche wie zehn Jahre früher. Niederländer, Dänen und Engländer wurden in dem Verkehr geduldet; sie gehörten Staaten an, auf die man Rücksicht nahm; Lübeck konnte man es bieten. Die Zeiten waren da, die der gelehrte

Kenner und Darsteller kaufmännischen Rechts Johann Marquart in seiner Eigenschaft als Vertreter der Städte während der Verhandlungen zu Brömsebro 1645 in seiner Antwort an Axel Oxenstjerna, der zu einem Bündnis mit Schweden gegen Dänemark aufgefordert hatte, treffend gekennzeichnet hat: „Die ehrbaren Städte seien nicht so beschaffen, daß sie sich solch hohen Potentaten widersetzen könnten; man wisse wohl, wie es über die Geringeren pflege auszulaufen; sie könnten sich den Herren Staaten“ (den Niederländern, mit denen Schweden in einem solchen Bündnis stand) „nicht komparieren; alteri tempi altere cure, als wohl vor der Zeit gewesen; die Niederländer seien die Verfechter des Handels, propugnatores commerciorum, durch die man sich schützen lassen müsse, die Städte nicht mehr in der Postur, ihre Rechte mit den Waffen, jura armis, zu verteidigen, darin sie vor Jahren gewesen“.

Form und Inhalt zeigen den Verfall deutscher Geltung und deutschen Selbstbewußtseins. Man war nur noch geduldet auf dem Meere, das man dem europäischen Verkehr zugeführt hatte.

Der Deutsche Orden war immer zum Deutschen Reiche gerechnet worden. Als der preußische Hochmeister und nach ihm der Herzog die polnische Lehnsherrschaft anerkannten, war doch der Meister von Livland in dem alten Verhältnis geblieben. So hatte es denn an Hilferufen hinüber zu Kaiser und Reich nicht gefehlt, als die Fremden von allen Seiten her ihre Hand auf das Land legten. Aber des Kaisers Erblande lagen weit ab von den Gestaden der Ostsee und fanden sich zudem in den Tagen Ferdinands I. und seiner nächsten Nachfolger nicht in solcher Machtstellung, daß sie weitreichende Wirkung hätten erstreben können; Habsburgs Interessen wiesen auf näher liegende, gangbare Wege. Das Reich war aber Reich, schon seit Jahrhunderten ein bunt zusammengewürfeltes Gemenge verschiedenartigster Sondergebilde, in dem das Gefühl für Gemeinsamkeit nach außen so gut wie völlig erstorben war. Es gab im Binnenlande wohl einzelne Fürsten, nicht bloß kleine, wie den Pfalzgrafen von Veldenz, sondern auch mindestens einen hochangesehenen, Kurfürst August von Sachsen, die ein Gefühl dafür hatten, daß man sich von der See nicht ohne Nachteil auch für das Binnenland verdrängen lassen könne. Wie sich aber solche Ansichten hätten im Reiche durchsetzen sollen, war schlechterdings nicht abzusehen. Die nächstbeteiligten fürstlichen Staats-

bildungen an der Ostsee: Mecklenburg, Pommern, Preußen waren zu schwach, selbständige Politik zu treiben; sich mit Lübeck zu verbinden, lag ihnen völlig fern bei dem überlieferten Gegensatz, der fürstliches Streben und städtische Selbständigkeit trennte. Sie waren nur darauf bedacht, die Ihrigen tunlichst vor Schaden zu bewahren in dem Sturme, der vor ihren Toren tobte, und fanden, daß das mit Ducken und Bücken am besten gelingen möchte.

So ist nichts geschehen, als daß Kaiser Maximilian II. seine Gesandten zu den Friedensverhandlungen in Stettin schickte, wie auch Kurfürst August tat. Sie haben dort, durch die Lage begünstigt, erreichen können, daß Besitzungen, die in den Händen der Schweden waren oder von ihnen beansprucht wurden, dem Kaiser zugesprochen wurden, der sie als Lehen dem dänischen Könige weitergeben sollte. Tatsächliche Folgen haben diese Zugeständnisse aber nicht gehabt; sie durchzusetzen, hat weder Maximilian II. noch sein Nachfolger versucht.

Aus dem Siebenjährigen Kriege war Dänemark, mit dem auch Polen im Bunde gestanden hatte, als Vormacht der Ostsee hervorgegangen, wie es schon lange die Vorherrschaft im Norden beansprucht und auch wiederholt innegehabt hatte. Unmittelbarer Anlaß des langen und blutigen Krieges war gerade ein Hergang geworden, bei dem es sich um den Vorrang in den Gewässern der Ostsee gehandelt hatte. Der schwedische Admiral Jakob Bagge, auf der Brautfahrt für seinen König nach Rostock begriffen, hatte der Aufforderung, durch Reffen des Topsegels in den Gewässern Bornholms gegenüber dem dänischen Admiral Jakob Brockenhus die Meereshoheit Dänemarks anzuerkennen, nicht Folge geleistet, in dem sich entspinnenden Kampf den Gegner durch seine Übermacht überwältigt und mit seinen Schiffen davongeführt. Im Kalmarkrieg, der 1611/12 zwischen den beiden rivalisierenden Mächten ausgefochten wurde, haben die Dänen noch einmal die Oberhand behalten. Aber dann folgte der glänzende Aufstieg Schwedens unter dem jungen Gustaf Adolf, der noch während des Krieges 16jährig Nachfolger seines gebrochenen Vaters Karls IX., des dritten und letzten Sohnes Gustaf Wasas, geworden war.

Die Bedeutung dieses überragenden Mannes, vielleicht des heldenhaftesten, von dem die Geschichte aller Jahrhunderte zu berichten weiß, recht zu würdigen, muß man sich vergegenwärtigen, in welchem Stande er das Reich übernahm.

Zur Nordsee hatte Schweden keinen Zugang. Stadt und Feste Elfsborg, an der Stelle gelegen, wo heute das von Gustaf Adolf so benannte Göttenburg steht, war nach dem Kriege im Pfandbesitz der Dänen geblieben und damit die einzige Küstenstrecke — zwischen der dänischen Provinz Halland und der norwegischen Wigen oder, geographisch ausgedrückt, zwischen den beiden Mündungen der Göta-Elf —, die Schweden am Kattegat besessen hatte. Schonen, Halland und Bleking waren damals dänische Lande und ostwärts außerdem die Insel Gotland seit Jahrhunderten im Besitz der Nachbarmacht, die sich auf Ösel und Dagö auch der estländischen Stellung Schwedens vorgelagert hatte. So konnte die Ostsee Schweden gegenüber als ein dänisches Binnenmeer gelten; Schweden konnte sie nicht befahren, ohne dänisches Gewässer zu passieren. Dazu war die Grenze zwischen Schweden und Norwegen eine wesentlich weniger günstige als heute; nicht nur, daß Wigen (Bohus Län) dem Nachbarlande gehörte, auch von Drontheim erstreckte sich dessen Besitz weit hinaus über die Paßhöhe, die heute die Merakerbahn trägt; Jemtland und Herjedalen, d. h. das Land nördlich von Dalekarlien, von Falun und Gefle, bis fast zum Bottnischen Busen herab, waren norwegisch. Norwegen aber wurde seit 1536 als eine „Provinz von Dänemark“ regiert.

Die Verwicklungen, die aus dieser Enge hinausführten, die den „Winter-“, den „Schneekönig“ zu einem der leitenden Herrscher Europas machten, zeigen deutlich, wie der livländische Ordensstaat mit der allgemeinen europäischen Gestaltung verwachsen war, und was seine Selbständigkeit für die Gesamtlage bedeutete. So lange er bestand, war nie Feindschaft gewesen zwischen Schweden und Polen. Sie begann von dem Augenblick an, wo jenes von Norden, dieses von Süden her die Hand nach dem Ordenslande ausstreckte. Ein anderes, Persönliches kam hinzu. Gustaf Wasas zweiter Sohn, König Johann III., war mit der polnischen Katharina vermählt. Ihr Sohn Sigmund folgte nach dem Tode des Vaters (1592). Er war aber 1587 zum König von Polen gewählt und als solcher Katholik. Da schon sein Vater versucht hatte, die Rückkehr zur alten Kirche zu fördern, geriet er bald in Zwiespalt mit seinen schwedischen Untertanen; sie setzten seinen Onkel Karl IX. zunächst als Regenten, dann als König an seine Stelle. Die Gegnerschaft übertrug sich natürlich vom Vater auf den Sohn. Vom ersten Anfang seiner Regierung an sah Gustaf Adolf im polnischen König und Reich nicht weniger, ja mehr seinen Feind als im

dänischen. In beiden Gegnerschaften hatte er sein Volk hinter sich, hier aus alter Überlieferung, die zwischen Dänen und Schweden nur grimmigen Haß kannte, dort in dem Gefühl, in dem neugewonnenen und hochgehaltenen Bekenntnis gefährdet zu sein.

Dazu kam für das emporstrebende nordische Reich die überlieferte Feindschaft gegen Rußland. Nirgends hat das jetzt zahlreichste slavische Volk ursprünglich am Meere gewohnt. Im Norden und Süden trennten andere Völker es dort von der Ostsee und vom Weißen, hier vom Schwarzen Meer. Um die Ostsee herum wohnten nur Finnen, von denen der von ihnen umschlossene Meerbusen zu gutem Recht seinen Namen trägt. Auch die Esten sind finnischer Art, reden eine finnische Sprache; noch heute wird in der Umgegend der Reichshauptstadt viel finnisch gesprochen. Die Beherrschung der Nawa war in all den Jahrhunderten, seitdem die Schweden Finland besetzt hatten, Gegenstand des Streites zwischen ihnen und den Russen von Nowgorod gewesen. Als an dessen Stelle der Zar von Moskau auch in dieser Gegend Herr geworden war, verschärfte sich der Zwist; während des Kalmarkrieges herrschte auch hier offene Fehde. Gustaf Adolf hat sie nach dem Friedensschluß mit größtem Nachdruck aufgenommen, obgleich sein Land schwer gelitten hatte. Es war die Zeit, wo in Rußland nach dem Aussterben des Mannesstammes der Rurik alles drunter und drüber ging, die Polen nach Moskau kamen und Kosaken die Geschicke des Reiches bestimmten. Gustaf Adolfs jüngerer Bruder Karl ist zeitweise Thronkandidat und Nowgorod in den Händen der Schweden gewesen. Im Frieden von Stolbowa (1617) trat Rußland die ganze innere Küste des Finnischen Meerbusens von der Grenze Kareliens bis zum Narwaflusse, Kexholm-Lehen und ganz Ingermanland, an Schweden ab. „Nun kann dieser Feind ohne unsern Willen nicht mit einem Boote in die Ostsee kommen“, erklärte der König nach geschlossenem Frieden vor seinen Ständen.

Dem Zurückdrängen der russischen folgte das der polnischen Macht. Es führte 1621 zur Einnahme Rigas, weiterhin Livlands. Nur das dann sogenannte Polnisch-Livland, der in mehr als einer Beziehung wichtige, gegen die Niederung der Welikaja hin sich erstreckende Landstrich nördlich und nordöstlich von Dünaburg, um Rositten (Rzeschiza), der zwar von uns besetzt, aber in den Friedensabmachungen leider nicht als Teil Livlands angesehen worden ist, obgleich er Ordensland war und von Letten bewohnt wird, blieb unter polnischer Herrschaft

und ist aus dieser 1772 an Rußland gekommen. Gustaf Adolf hat vorübergehend, obgleich Danzig nicht genommen werden konnte, seine Herrschaft auch an der Weichsel aufgerichtet und durch sein Auftreten im „Deutschen Kriege“, wie die Schweden den Dreißigjährigen nennen, die Machtstellung seines Landes in Pommern mit Rügen, in Wismar und an den Mündungen von Weser und Elbe, in den Herzogtümern Bremen und Verden, vorbereitet. In unlösbarer Verbindung sind im Retter des Protestantismus die politischen und religiösen, die Macht- und die Glaubensbestrebungen miteinander verflochten; richtig kann diesen Großen unter den Großen nur beurteilen, wer das erkennt und die gewonnene Erkenntnis dem Bemühen, zu verstehen, zugrunde legt. Die Besitzergreifung Livlands aber bildet auf Gustaf Adolfs europäischer Bahn den ersten Schritt. *Dominium maris Baltici* ist ein oft benutztes Schlagwort geworden. Es wurde zuerst gebraucht an einer Stelle, wo man nie daran hat denken können, die Sache in die Hand zu nehmen; Sigismund August von Polen beschuldigte 1563 Erich XIV., 1575 Friedrich II. von Dänemark, nach dem *dominium maris Baltici* zu streben. Gustaf Adolf war der erste seit den Tagen der Hanse, der eine Seegewalt im Baltischen Meere übte, die sich mit diesem Namen wohl belegen läßt; gestützt war sie nicht zuletzt auf die Herrschaft über Livland und Estland, jedenfalls durch sie begründet worden.

Die schwedische Großmachtstellung ließ sich auf die Dauer nicht aufrechterhalten; stand sie auch nicht gerade auf zwei Augen, so waren die Kräfte des Landes trotz der Loslösung Gotlands, Ösels und der übersundischen Provinzen von Dänemark, Wigans, Jemtlands und Herjedalens von Norwegen und ihrer Verbindung mit Schweden, die in den Friedensschlüssen von 1645 und 1660 erfolgte, solcher Aufgabe nicht gewachsen. Den Niederbruch zu beschleunigen, hat sicher Karl XII. das Seine getan, so eifrig auch eine moderne Richtung schwedischer Geschichtschreibung bemüht ist, ihn zu rechtfertigen. Daß er einen Peter den Großen zum Zeitgenossen hatte, war sein besonderes Mißgeschick. Der glänzende Sieg von Narwa blieb ein Erstlingserfolg. Schweden mußte im Nystader Frieden (1721) auf die Errungenschaften von Stolbowa und nicht nur auf sie, sondern auch auf Livland und Estland verzichten. Die Überlegenheit Rußlands über Schweden an und auf dem Baltischen Meere war entschieden. Fragt man nach der tiefer liegenden Ursache, so kann sie nur im „Untergange der

livländischen Selbständigkeit“ gefunden werden. Sie hatte zunächst Polen und Schweden in einen Gegensatz gebracht, die bis dahin gemeinsam ein Gegengewicht gewesen waren gegen die nach Unterwerfung der Tatarenreiche wachsende Macht des Moskowiters. Umwälzungen, aus denen die neue Dynastie der Romanows hervorging, haben sie nur vorübergehend schwächen können. Das Regiment der Schweden in den Ostseeprovinzen war ein mildes gewesen. Sie haben in den weit gestreuten Besitztümern die Herrschaft, die ihnen zuge wachsen war, überall im Anschluß an die überlieferten Verhältnisse geübt, mit ernstem Widerstreben daher auch nirgends zu kämpfen gehabt. Nationale Empfindungen bestanden damals nur in sehr begrenztem Umfange; es galt: Ubi bene, ibi patria. In den Ostseeprovinzen fand der landbesitzende Adel für seine jüngeren Söhne im schwedischen Staatsdienst ein lohnendes Feld der Betätigung. Die Städte gediehen unter der Fürsorge, die in Schweden für die Entwicklung des Bürger tums besonders seit Gustaf Adolf eingesetzt hatte. Ihre gesteigerte Teilnahme am Verkehr durch den Sund belegt es ziffernmäßig. Daß der große Schwedenkönig noch in seinem letzten Lebensjahre Begründer der Universität Dorpat geworden ist, daran darf in diesen Tagen wohl besonders nachdrücklich erinnert werden. Die Gleichheit des Bekenntnisses fiel ebenfalls fördernd ins Gewicht.

Die Zarenherrschaft ist länger als ein Jahrhundert die gleichen Bahnen gewandelt. So oft waren die russischen Horden verheerend und verwüstend, plündernd, mordend und brennend ins Land eingebrochen; auch bei der Eroberung durch Peter den Großen konnte sein Feldherr schon 1703 berichten, daß es nichts mehr zu zerstören gebe: „Von Reval bis Riga ist alles mit Stumpf und Stiel ausgerottet!“ Einmal im Besitz des Landes, haben Peter und seine Nachfolger und Nachfolgerinnen es doch nach der überkommenen Art regiert. Der Nystader Friede verpflichtete auch dazu. Dort waren die vom Eroberer der Ritterschaft und den Städten gewährten Zugeständnisse: Deutsche Verwaltung nach der Landesverfassung, deutsches Recht und Gewissensfreiheit, unter eine völkerrechtliche Garantie gestellt worden. Es hätte nicht allzu viel bedeutet, wäre wirklich gegenteiliger Wille vorhanden gewesen; aber dem stand doch das eigene Interesse entgegen. Die Provinzen hielten fest an der überlieferten Art; was in ihnen an Kultur vorhanden war, war aber deutsch. Gerade das Deutsche hat für das Zarenreich durch Jahrhunderte einen begehrten Schatz dargestellt. Das Moskowiter-

tum hat aus sich heraus nichts hervorgebracht, was es zu den abendländischen Völkern emporheben konnte; auf deren Höhe aber mußte es doch zu gelangen suchen, wenn es auch in Europa, nicht nur in Asien etwas bedeuten wollte. Lange bevor die Zaren Herren wurden im Baltenlande, haben sie Fremde herangezogen, am zahlreichsten und mit bestem Erfolge aus deutschen Landen, wie das ja schon die Nachbarschaft mit sich brachte. Das hat auch nach Peter dem Großen fortgedauert. Jetzt hatte man, was man brauchte und suchte, auch unter den eigenen Untertanen. An Treue gegen den Herrscher haben sie mit den Russen selbst gewetteifert und sie übertroffen; nie ist in den baltischen Landen auch nur der geringste Versuch einer Auflehnung gegen die fremde Gewalt gemacht worden. Mehr noch als wegen ihrer Brauchbarkeit sind sie wegen ihrer Zuverlässigkeit geschätzt worden. So haben sie lange den Kern des russischen Beamtentums gebildet, besonders seiner höheren Kreise.

Das ist natürlich der Entwicklung ihrer Heimat zugute gekommen. Sie hat gedeihliche Zeiten erlebt, alles in allem, genommen wohl die günstigsten im ganzen Verlauf ihrer Geschichte. Nach außen war sie noch besser gesichert als in der schwedischen Zeit, erst recht als in den Jahrzehnten der geteilten Fremdherrschaft; auch in den Ordenstagen, wo die verschiedenartigsten Sonderbestrebungen sich im Lande durchkreuzten, war ihnen innerer Friede nicht allzu viel beschieden gewesen. 1795 wurde auch Kurland, das sich bis dahin als besonderes Herzogtum unter der polnischen Oberhoheit erhalten hatte, wieder mit den Schwesterprovinzen vereinigt. Im Zusammenhang mit den Kämpfen, die der dritten Teilung Polens vorangingen, faßte der kurländische Landtag den Beschluß, sich Rußland zu unterwerfen. Der letzte Herzog, Peter Biron, dessen Vater schon von Zarin Anna in seine Würde eingesetzt war, hat ihn selbst in Petersburg zur Bestätigung vorgelegt. So konnte die Gunst der Lage sich im Wirtschaftsleben der Lande voll auswirken.

Der hohen Blüte des Ostseeverkehrs in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts sind schlechtere Zeiten gefolgt. Der spanisch-portugiesische Bedarf an baltischen Handelswaren ging zurück, wie diese Länder in ihrer europäischen Stellung herabsanken. Deutlich wird das erkennbar in den Sundzolllisten. Im Jahre 1608 sind noch einmal 6580 Schiffe durch den Sund gegangen; die Zahl 5000 ist dann im ganzen 17. Jahrhundert nur fünfmal erreicht worden: 1607, 1614, 1618,

1619, 1620, im 18. Jahrhundert erst wieder im Jahre 1729. Selbst die Zahl 4000 wurde im 17. Jahrhundert und weiter bis 1729 nur in wenigen Jahren überschritten: 1683—1688, 1692, 1693, 1698, 1699, 1725, 1727. Die Durchschnittszahlen der Jahrzehnte geben zwar ein wechselndes Bild, zeigen aber im 17. Jahrhundert gegenüber dem 16. eine stark zurückweichende Tendenz und erreichen erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wieder die der letzten Jahrzehnte des 16.:

| | | | | | |
|-----------------------------------|------|---------|---------------------|------|---------|
| 1557—1569 ¹⁾ | 3280 | Schiffe | 1691—1700 | 3542 | Schiffe |
| 1574—1580 | 4232 | " | 1701—1710 | 2594 | " |
| 1581—1590 | 5086 | " | 1711—1720 | 1746 | " |
| 1591—1600 | 5554 | " | 1721—1730 | 3700 | " |
| 1601—1610 | 4503 | " | 1731—1740 | 4198 | " |
| 1611—1620 | 4896 | " | 1741—1750 | 4128 | " |
| 1621—1630 | 3436 | " | 1751—1760 | 5214 | " |
| 1631—1640 | 3522 | " | 1761—1770 | 6463 | " |
| 1641—1650 | 3597 | " | 1771—1780 | 7996 | " |
| 1651—1657 | 2816 | " | 1781—1790 | 9596 | " |
| 1661—1670 | 2629 | " | 1791—1800 | 9921 | " |
| 1671—1680 | 2485 | " | 1800—1807 | 9754 | " |
| 1681—1690 | 4018 | " | | | |

Wir sind noch nicht in der Lage, überblicken zu können, wie sich dieser Verkehr nach 1657 auf die einzelnen seefahrenden Völker verteilt; aber so viel ist sicher, daß die Niederländer bis tief ins 18. Jahrhundert das errungene Übergewicht behaupteten, bis nach und nach die Engländer an ihre Stelle traten. Die Deutschen blieben hinter beiden zurück. In der Zeit bis 1657 hatten die Engländer 4, die Schotten 2,5 vom Hundert der durch den Sund gehenden Schiffe gestellt gegen 59,5 vom Hundert der Niederländer, 24,6 der Deutschen. Als im Jahre 1857 der Sundzoll abgelöst wurde, zahlte Großbritannien nahezu ein Drittel der Entschädigungssumme; die in Frage kommenden Verhältnisse liegen allerdings zu verwickelt, als daß daraus ein völlig sicherer Schluß gezogen werden könnte; wahrscheinlich war die Überlegenheit der Engländer sehr viel größer, als diese Verteilungsziffer andeutet.

¹⁾ Wo nicht Jahrzehnte abgegrenzt, sondern andere Jahreszahlen angegeben sind, hat das seinen Grund in den beiden ersten Fällen in Lücken des Materials, für 1651—1657 in der Tatsache, daß vom August 1658 bis Juni 1660 der Sund in der Hand der Schweden war. Auch schon vom 9. Juni bis 11. November 1645 hatte ihn der niederländische Admiral Witte Korneliszoon de Wit mit einer niederländischen Flotte besetzt und den Zoll aufgehoben. In den Jahren 1808 und 1809, nach der Wegführung der dänischen Flotte durch die Engländer im September 1807, gingen nur 121 bzw. 379 Schiffe durch den Sund.

Wenn die Engländer die Niederländer überflügelten, so liegt auch da wieder die Ursache in der allgemeinen Seegeltung, die sie erwarben und behaupteten. J. G. Droysen hat einmal geschrieben, daß im Mittelalter und in der neueren Zeit Seeherrschaft immer in den Händen desjenigen Volkes gewesen sei, das auf der Ostsee eine führende Stellung inne hatte. Wenn man die Aufeinanderfolge der Normannen und Hansen, der Niederländer und Engländer ins Auge faßt, so kann man dieser Auffassung nicht widersprechen. Wie früher die Spanier und die Niederländer, haben die Engländer aus den Gebieten des baltischen Ostens und insbesondere den drei Provinzen ihren gesteigerten Schiffsbaubedarf aller Art gedeckt und daneben vor allem Getreide bezogen. Die Versuche, gerade mit diesen Gebieten in unmittelbare Verbindung zu treten, gehen bei den Engländern bis auf den Ausgang des Mittelalters zurück.

Im 19. Jahrhundert hat der Ostseeverkehr einen gewaltigen Aufschwung genommen. Für die Sundfahrt stehen die folgenden Zahlen zur Verfügung. Im jährlichen Durchschnitt:

| | | |
|-------------------|--------|---------------------|
| 1831—1840 | 12 799 | passierende Schiffe |
| 1841—1848 | 18 286 | " " |
| 1861—1870 | 28 954 | " " |

Von 1895 an kommt der Verkehr durch den Nordostseekanal hinzu, der den durch den seit 1784 bestehenden Eiderkanal um ein Vielfaches übertrifft. 1913 passierten ihn 54 628 Schiffe mit 10 292 513 Tonnen Tragfähigkeit. Es gibt keine aus Binnenmeeren hinausführende Wasserstraße der Welt, die gleich stark benutzt würde. Wenn man das schon von früheren Jahrhunderten sagen konnte, so erst recht von der neuesten Zeit. Es liegt darin ein Beweis für die glänzende Entwicklung aufwärts, die den Ostseeländern noch neuerdings beschieden war. Und zwar griff diese Entwicklung weit mehr in seinen entlegenen Gebieten, an den Küsten des früher kaum vom Verkehr berührten Nordens und Nordostens Platz als in den vorderen Landen. Finland, das bis tief ins 18. Jahrhundert höchstens an seiner Südküste vom fremden Schiffer und Kaufmann berührt wurde, zieht heute einen großen Teil des Ostseehandels an sich. Seine Bevölkerung ist im Laufe von anderthalb Jahrhunderten fast auf das Achtfache gestiegen, von 421 547 im Jahre 1750 (die schwedische Statistik ist die älteste Europas!) auf 3 140 100 im Jahre 1912. Es gibt im ganzen Erdteil kein zweites Beispiel so raschen Fortschreitens. Mit Nordschweden ist es ähnlich; es war früher kaum von

eigentlichen Schweden bewohnt; heute ist es durch seinen Reichtum an Holz und Eisen eine reichfließende Quelle schwedischen Wohlstandes und in den Sommermonaten, die den Bottnischen Busen der Schifffahrt öffnen, ein Schauplatz regsten Verkehrs. Die Ostseeprovinzen sind nicht ganz so rasch emporgestiegen; aber sie haben an dem Aufschwung doch einen erheblich höheren Anteil gehabt als die baltische Südküste, die zum Deutschen Reich gehörigen Länder Ost- und Westpreußen, Pommern und Mecklenburg. Diese hatten in den Jahren 1895—1910 eine Bevölkerungszunahme von 8 vom Hundert, Liv-, Est- und Kurland in den Jahren 1897—1912 von 13,9. Riga, jetzt nach Petersburg und neben Stockholm die volkreichste Stadt an der Ostsee, hat doppelt soviel Einwohner als Königsberg und fast dreimal soviel als Danzig, die beide um die Mitte des vorigen Jahrhunderts ihm in der Bevölkerungszahl gleichstanden. Eine Steigerung der Einwohnerzahl auf das Zehnfache, wie sie bei Libau seit jener Zeit vorliegt, möchte sich bei irgendeinem ansehnlicheren Orte des Ostseegebietes sonst nicht mehr nachweisen lassen.

Dieses Wachstum beruht vor allem auf außerordentlich günstiger Entwicklung des Verkehrs. In den Jahren 1866—70 belief sich die durchschnittliche Einfuhr Rigas auf 14 Millionen Rubel, 1913 auf 184 Millionen, ähnlich die Ausfuhr 1866—70 auf 31, dagegen 1913 auf 225 Millionen Rubel; der Gesamtumsatz stieg also von 45 auf 409 Millionen. Er betrug in den Jahren 1881—85 durchschnittlich 8 vom Hundert des gesamten russischen Außenhandels, 1913 dagegen 17 vom Hundert. Riga hatte 1912 und 1913 ziemlich eine doppelt so große Ausfuhr wie Petersburg, die Häfen der drei baltischen Gouvernements 1913 nicht weniger als 30 vom Hundert der gesamten russischen Ausfuhr. Den zweiten Platz unter ihnen nimmt als Ausfuhrhafen seit 1907 Windau ein; es übertraf in diesem Jahre Libau; 1912 wurden dort für 95, im nächsten Jahre für 75 Millionen Rubel verschifft.

Die Ausfuhrartikel sind in der Hauptsache die alten geblieben; Getreide hat aber nicht mehr die Bedeutung, die ihm in den nächst vorausgehenden Jahrhunderten zukam. Der Ausbau des Bahnnetzes im südlichen Rußland hat die Häfen des Schwarzen Meeres zu Hauptmarktplätzen für Getreide gemacht. 1913 wurden 427 Millionen Pud Getreide am Schwarzen Meer verladen, in den baltischen Häfen nur 62 Millionen. Riga stand weit zurück hinter Rostow und Noworossiisk. Dagegen geht der weitaus größte Teil der

russischen Holz- und Flachsausfuhr über baltische Häfen, im Jahre 1913 mehr als sieben Zehntel. In neuester Zeit sind noch Eier und Butter als wichtige Ausfuhrgegenstände hinzugekommen, Felle bedeutend stärker vertreten gewesen. Die Butter, die Rußland lieferte, ging fast ausnahmslos, die Eier zum größeren Teil über die baltischen Häfen. Die Einfuhr hat einen ganz anderen Charakter angenommen als in alten Zeiten. Obenan stehen die Steinkohlen, daneben Eisen, Eisenwaren und Baumwolle. Von jeher war es bezeichnend für die Ostseeschifffahrt, daß die Schiffe zum größeren Teil in Ballast durch den Sund kamen, westwärts beladen wieder hinausgingen. Die Einfuhr von Massenartikeln, besonders Steinkohlen, hat das doch erheblich gewandelt. Es versteht sich von selbst, daß sich im Verfolg dieser Wandlungen besonders in Riga eine starke Industrie entwickelt hat; ihr verdankt diese Stadt besonders die große Bevölkerungszunahme in den letzten Jahrzehnten.

Schon aus diesen wenigen Angaben erhellt, daß der ost-westliche Warenaustausch in der Hauptsache doch noch den alten Charakter trägt, Rohmaterial und Lebensmittel von der einen, verarbeitete Handelsgegenstände und Genußmittel von der anderen Seite. Von der russischen Ausfuhr waren 1913 nicht weniger als 58 vom Hundert Lebensmittel, 38 rohe oder halbbearbeitete Materialien. Auch ist, wie in den letzten Jahrhunderten, Großbritannien noch heute der Hauptabnehmer. Die Ausfuhr Rigas dorthin stieg vom Durchschnitt der Jahre 1866—70 bis 1913 von 15 auf 87 Millionen. Deutschland ist aber stark neben ihm emporgekommen; es bezog von Riga für 43 Millionen Rubel Waren im Jahre 1913 gegenüber 2 Millionen im Durchschnitt der Jahre 1866—70. In Wirklichkeit handelt es sich um eine wesentlich höhere Zahl. Denn in der bezeichneten Frist hob sich die Ausfuhr nach Belgien (Antwerpen) von $4\frac{1}{2}$ auf 31, die nach den Niederlanden von 2 auf 15 Millionen. Daß aber ein großer, ja der größere Teil der dorthin verschifften Waren nach Deutschland geht, unterliegt gar keinem Zweifel. Die Gesamtausfuhr nach Deutschland, Belgien und den Niederlanden übertrifft mit 89 Millionen die nach Großbritannien. Eine Bremer Dampferlinie, die regelmäßige Frachtfahrten von Köln durch die Niederlande und weiter an den Küsten entlang und durch den Kaiser-Wilhelms-Kanal bis Petersburg betreibt, ist ein deutliches Zeugnis, daß der alte ost-westliche Verkehr in seiner ursprünglichen Grundform noch immer in Betrieb ist.

Ganz neu sind die Handelsbeziehungen des Baltenlandes zu den Vereinigten Staaten; daß sie aber nicht übersehen werden dürfen, zeigt ihre rasche Entwicklung in den letzten Jahrzehnten, von 63 000 Rubel Ausfuhr aus Riga im Durchschnitt der Jahre 1866—70 auf 22 Millionen 1913. Natürlich spielen in diesem Austausch amerikanische Schiffe keine Rolle; sie sind bekanntlich aus den europäischen Gewässern so gut wie verschwunden. Es ist anders gekommen, als man erwarten konnte zu der Zeit, wo die Vereinigten Staaten durch ihre Weigerung, Sundzoll zu zahlen, den Anstoß gaben zur Ablösung dieser fast ein halbes Jahrtausend den Verkehr belastenden Auflage. In der Einfuhr nach Riga rückt Deutschland näher an Großbritannien heran, 62 Millionen gegen 80 Millionen, dazu 16 Millionen aus Belgien und den Niederlanden!

Der Krieg hat nun aber ganz neue Möglichkeiten in den Kreis der anzustellenden Erwägungen gezogen. Er hat das europäische Rußland vom Seeverkehr mit der Außenwelt abgeschnitten, soweit er sich nicht auf dem Eismeer unterhalten läßt. Als im 16. Jahrhundert Schweden als neuer Besitzer Estlands den Handel mit Rußland zu beherrschen bzw. zu überwachen oder zu sperren suchte und gleichzeitig Dänemark unter dem Druck des Siebenjährigen Krieges im Sunde neue Auflagen einfuhrte und durchsetzte, haben die Engländer die Archangelfahrt eröffnet. Der Platz hat seitdem durch die weit verzweigte Binnenschiffahrt, die von ihm aus möglich ist, im russischen Handel stets eine gewisse Bedeutung behauptet. Während des Krieges ist er besonders wichtig geworden. Er leidet aber unter der langen Vereisung der Zugänge, die vom Meere her zu ihm hinführen. So erinnerte man sich der Tatsache, daß am Westende der sogenannten Murmanküste, der Nordküste der Halbinsel Kola, Rußland ein Stück Ufer besitzt, das infolge der letzten Wirkungen des Golfstroms gleich der Küste Finmarkens auch im Winter eisfrei bleibt, und hat sich nicht damit begnügt, die bisher eingleisige Bahn nach Archangel zweigleisig auszubauen, sondern hat auch diese entlegene Stelle am Eismeer, den Hafen Alexandrowsk, durch eine Bahn zu erreichen gesucht.

Man durfte hoffen, damit zugleich dem lange schmerzlich empfundenen Übelstande abzuhelpen, daß die Norweger den Fischreichtum der Murmanküste, und zwar unter bedenklicher Ausbeutung der dort sesshaften Bevölkerung, allein zu ihrem Vorteil ausnutzten. Dazu kamen die neuen Erzfundte im nörd-

lichsten Finland in der Gegend des Enara, die an Ergiebigkeit und Brauchbarkeit den auch erst im letzten halben Jahrhundert in Betrieb genommenen reichen Erzfeldern Nordschwedens nicht nachstehen. Sie können nur über das Eismeer in den Verkehr gebracht werden; es zu erreichen, möchte man lieber russisches als norwegisches Herrschaftsgebiet benutzen. So ist der Bau der Murmanbahn nachdrücklich gefördert worden und geht seiner Vollendung entgegen, wenn diese nicht etwa schon erreicht ist. Sie verläßt die Bahn Petersburg-Wologda (westliche Endstrecke der sibirischen Bahn) östlich vom Ladoga-See, geht über Petrosawodsk am Onega-See und berührt zweimal das Weiße Meer, bei Sorozkoje am Golf von Onega an der Mündung des Wym, des schiffbaren Abflusses zahlreicher Binnenseen, und am innersten nordwestlichen Winkel des Weißen Meeres, bei Kandalakscha. Sie erschließt produktenreiche Gegenden, besonders ausgedehnte Wälder und unerschöpfliche Wasserkräfte. Der menschenleere, so lange gering geschätzte Norden Rußlands rückt in eine ganz andere Beleuchtung.

Die Engländer haben den neuen Möglichkeiten alsbald ins Auge geblickt. Sie haben einen regelmäßigen Dampferdienst von Leith-Edinburg nach Sorozkoje eröffnet, der sich natürlich auf den Hochsommer beschränkt sieht. Es ist zu hoffen und zu erwarten, daß nach Friedensschluß auch unsere Nordseehäfen den Blick hierher wenden werden. Haben sie doch schon im 16. Jahrhundert versucht, den Engländern ums Nordkap zu folgen; wenn es nicht glückte, so stand nur der dänische König im Wege, der England nicht hindern konnte, wohl aber die angreifbaren hansischen Nachbarn. Solches Hemmnis haben wir in unsern Tagen nicht mehr zu fürchten. Sollten Finlands Wünsche, in den Besitz dieser Gebiete zu gelangen, sich erfüllen, so wäre das für Deutschland keine ungünstige Wendung.

Es bestehen aber noch andere Zukunftspläne für den europäischen Norden. In der herrschenden Volksvorstellung sind die ganzen weiten Lande vom Weißen Meere bis zum Ochotskischen Busen, Nordosteuropa und Nordasien, eine einzige ungeheure Tundra. Lange hatte man das Gefühl einer Gänsehaut, wenn man den Namen Sibirien nennen hörte. In Wirklichkeit handelt es sich um Millionen von Quadratkilometern Landes, in denen es soundso viele Gebiete von höchster Nutzbarkeit gibt. Was an Butter über die baltischen Häfen westwärts verschifft wird, stammt fast ausschließlich

aus Sibirien; es geht ganz überwiegend nach England. Der Gedanke liegt nahe, die Verbindung zu erleichtern. Auch der Personenverkehr von Ostasien herüber nach dem Inselreiche, das sich bislang, und nicht mit Unrecht, als Herz des Weltverkehrs fühlte, ließe sich vielleicht günstiger gestalten, wenn man ihm von Petersburg an eine andere Route anwies als die durch Deutschland, die er bisher einschlug. Solche Erwägungen haben dem Transitogedanken den Ursprung gegeben, dem die Schwierigkeiten einer befriedigenden Verbindung zwischen England und Rußland während des Krieges rasch Leben eingehaucht haben. Im November 1915 entstand die Aktiengesellschaft „Transito“ durch das Zusammenwirken von Schweden und Engländern.

Sie stellte sich die Aufgabe, die Verkehrswege quer durch Skandinavien tunlichst auszubauen, die „nordischen Dardanellen“, Sund und Belt, zu umgehen. Zurzeit führen drei Bahnen vom Atlantischen Ozean nach dem Baltischen Meerbusen, eine südliche von Bergen über Christiania nach Stockholm oder, die Hauptstadt umgehend, nach Gefle, eine mittlere von Drontheim über die Meraker-Einsattelung nach Sundswall und eine nördliche, schon jenseits des Polarkreises, von Narwik durch den Erzbezirk nach Luleå. An den genannten drei Plätzen schließen sich Dampferlinien an, von Stockholm oder Gefle nach Åbo oder Raumo, von Sundswall nach Nikolaistad und von Luleå nach Gamla-Karleby. Von letztgenanntem Orte aus kann auch die Eisenbahnfahrt um den Bottnischen Busen herum nach Haparanda und Torneå oder nach Schwedisch- und Finnisch-Karungi, die weiter aufwärts am Torneå-Flusse liegen, fortgesetzt werden.

Alle diese Verkehrswege haben während des Krieges eine außerordentlich gesteigerte Bedeutung gewonnen, eine bisher nie gekannte Frequenz erreicht. Die Verkehrsmöglichkeiten würden aber noch ganz erheblich gesteigert werden, wenn ihnen eine Fährre Hull—Gotenburg und im Osten Stockholm—Åbo oder Stockholm—Hangö über den östlichsten Punkt des festen Landes, Kapellskär, zur Seite träte; der Zeit- und Geldgewinn wäre groß. Kein Wunder, daß man sich in Schweden, dessen Finanzkreise ja während des Krieges in früher nicht geahnter Weise gelernt haben, Geld zu verdienen, und dadurch nicht anspruchloser geworden sind, für den Transito wärmstens begeistert. In seinem Verfolg spielt aber auch der Fährplan Stockholm—Baltischport eine Rolle, der vor dem nach Åbo oder Hangö seine Vorzüge hat, und dessen

Fortsetzung nach Petersburg durch Estland gehen würde. In diesem Zusammenhange müssen die Versuche der Engländer, sich in diesem Lande und auf den ihm vorgelagerten Inseln festzusetzen, beurteilt werden. Es handelt sich um die Frage, ob die Ostsee ein englisches Meer werden soll, obgleich britische Streitkräfte in diesem Kriege kaum in sie einzudringen vermochten.

Mehr als je rückt so das Baltenland in eine weltgeschichtliche Stellung. Finland wird in Zukunft ein unabhängiger Staat sein. Wir leisten ihm willig Hilfe, sich auf die eigenen Füße zu stellen, Hilfe, die ihm das geschichtlich so eng verbundene und durch einen wesentlichen Teil seiner Bevölkerung stammverwandte Schweden versagt hat. Ob das den finländischen Zukunftsstaat abhalten wird, in der Transitorfrage seine eigenen Wege zu gehen und seinen Vorteil zu suchen, ist unschwer zu beantworten. Um so wichtiger ist es, daß wir auf der anderen Seite des Finnischen Meerbusens so viel Einfluß behalten, daß nichts Entscheidendes gegen unseren Willen ins Werk gesetzt werden kann. Daran hängen nicht nur wichtigste politische, sondern auch ausschlaggebende wirtschaftliche deutsche Interessen.

Das uralte deutsche Baltenland ist in seinen südlichen und westlichen Teilen, Kurland nebst Riga, den Inseln und der Südwestecke von Livland, losgelöst von Rußland und hat sich in diesem Umfange Deutschland angeschlossen. Der Rest darf über seine Geschicke mitreden. Daß er nach erneutem Anschluß an das moskowitzische Staatswesen begehren wird, ist wenig wahrscheinlich. Kann er als selbständiger Zwergstaat bestehen mit seiner Teilung in zwei gleichstarke, recht verschiedenartige Nationalitäten? Die Frage aufwerfen heißt sie verneinen. Es drängt geradezu alles nach Wiederherstellung des alten Zusammenhanges, der unter der russischen Herrschaft so segensreich bestand und sie erträglich machte. Das Baltenland hat sich durch ihn in allem und jedem auch in der langen Zeit der früheren staatlichen Selbständigkeit durchaus auf der Höhe der abendländischen Kultur erhalten. Jeder Kenner des Landes weiß, daß in allen Bestrebungen wissenschaftlicher, künstlerischer, überhaupt gemeinnütziger Art, in allem was dem Leben höheren Wert und Reiz verleiht, das Land von Polangen bis Narwa und von Ahrensburg bis Dünaburg hinter keinem der zahlreichen deutschen Sondergebiete und Provinzen zurücksteht, daß das alles erhalten worden ist nicht nur ohne staatliche Mitwirkung, die doch in

deutschen Landen eine nicht zu unterschätzende Bedeutung hat, sondern vielfach gegen den Staat, allein und ausschließlich durch den glänzend entwickelten Gemeinsinn seiner deutschen Bewohner, der sich in ähnlicher Weise nur noch bei den Siebenbürger Sachsen betätigt. Es machte einen betrübenden Eindruck, als im deutschen Reichstag diese Männer, die ehrlich gestritten und gelitten haben für ihr Volkstum, und vor denen man den Hut ziehen sollte, von gewisser Seite bekritelt und bemäkelt wurden und man sie bewußt oder unbewußt hinauszustoßen suchte in ewige Abhängigkeit von kühneren und weiseren Großmächten. Noch betrübender aber war, daß die Norddeutsche Allgemeine Zeitung sich zum Mundstück von Bestrebungen machte, die auf volle Unabhängigkeit eines Volksstammes hinauslaufen, der nun und nimmer eine selbständige Rolle spielen kann, sondern stets ein Anhängsel einer Nachbarmacht bleiben wird, wie er es stets gewesen ist. Estnischen kulturellen Ansprüchen kann weitgehend Rechnung getragen werden, politischen aber nur zu schwerem Nachteil des Deutschen Reiches und Volkes, denen diese Gebiete mit ihrer Bedeutung für die Ostsee und den ganzen Norden unentbehrlich sind, die sie nur zu schwerem eigenem Nachteil fremdem Einfluß überlassen können.

Es wird entgegnet, daß dauernde Lösung dieser Lande von Rußland zu ewiger Feindschaft mit diesem Staate führen müsse.

Dem widerstreiten die geschichtlichen wie die wirtschaftlichen Tatsachen. Mit dem „Zug nach dem Meere“ wird nicht wenig geschichtlicher Unfug getrieben; moderne Betrachtungsweise sucht mit dieser Wendung sehr vieles zu erklären, was ganz andere Ursachen hat. Rußland hat Jahrhunderte bestanden, ohne seine Hand ernstlich nach diesem Küstenlande auszustrecken. Sein Handel ist nur zu geringerem Teil hindurchgegangen, zum weitaus größeren an seinen Küsten entlang. So ist es auch heute noch. Die große Masse der Ausfuhrwaren von Riga und Reval, Windau, Libau und Pernau entstammt dem Baltenlande selbst oder den südlich angrenzenden Gebieten. Das wird allerdings anders werden, wenn die Düna wirklich fahrbar gemacht und eine Wasser-Verbindung zwischen ihr und dem Dnjepr hergestellt wird; dann möchte Rigas Handelsgebiet für Einfuhr und Ausfuhr eine erhebliche Erweiterung erfahren. Dann wird die Düna ein rechter Handelsweg werden, was sie in neuerer Zeit noch weniger als früher war; konnte doch die Eisenbahn den

geringen Flußverkehr noch mehr herabmindern! Doch wäre auch damit kein Grund gegeben, die Grenze zwischen deutscher und russischer Machtsphäre nicht entlang der Ostgrenze Livlands und Estlands zu ziehen. Zudem entrückt ja schon die jetzt vorgesehene Grenze Riga der russischen Macht, schafft also die Lage, die man mit solchen Gründen glaubt ablehnen zu können. Ist es nicht auch ein Widersinn, daß man Riga, den alten, unentwegten Mittelpunkt des ganzen baltischen Koloniallandes, vom übrigen Livland trennt? Das alles, weil man sich in den Bann der Entschließung vom 19. Juli 1917 und der folgenden Noten und Erklärungen verstrickt hat? Wenn Wilson das Anrecht jeder Nation auf Meeresküste proklamiert, so ist seine Absicht ja klar; er möchte Deutschland das polnische Bleigewicht noch fester und schwerer an die Füße binden, als es ohnehin schon hängt. Muß denn nicht auch Deutschland einen ganz erheblichen Teil seiner Aus- und Einfuhr über Belgien und die Niederlande bewirken? Steht nicht Österreich mit den Nordseehäfen in regstem Warenaustausch? Besitzt etwa die Schweiz Seehäfen? Berechtigten Anforderungen des Durchgangsverkehrs, die das Hinterland stellen kann, läßt sich vollauf genügen. Es ist leeres Gerede, wenn man mit solchen Gründen abzulehnen sucht, was Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft fordern, was menschlichen und sittlichen nicht weniger als gesunden politischen und wirtschaftlichen Erwägungen entspricht, und was durch die Stellung Kurlands und des Baltikums in Weltgeschichte und Weltwirtschaft auf Schritt und Tritt belegt wird.

Erz und Eisen in Deutschlands Zukunft

Vortrag gehalten in der 97. Festsitzung des Vereins zur
Förderung des Gewerbetrießes in Berlin am 26. Januar 1918

Von Dr. J. Reichert

1918 Preis 1 M 50 Exemplare 40 M 100 Exemplare 70 M
250 Exemplare 150 M

..... „Vor dem Kriege hat unsere Eisenindustrie eine riesenhafte Entwicklung genommen, die englische überholt, unseren Außenhandel und damit unsere Zahlungsbilanz gekräftigt und in hohem Maße fördernd und befruchtend auch auf unsere Landwirtschaft gewirkt, ihre außerordentliche Kraft hat sich dann im Kriege selbst aller Welt überraschend offenbart.“

..... „Wir brauchen einen **Friedensschluß**, der uns in allen Ländern, die mit uns im Kampfe liegen, nicht nur freien, ungehinderten Eingang für unsere Waren verschafft, sondern **auch das Recht gibt zum Erwerb und zur Ausbeutung von Erzlagerstätten**, sowie zur ungehemmten und in jeder Beziehung ungestörten Ausfuhr.“

Was sind uns die Erzbecken von Briey und Longwy?

Von Dr. J. Reichert

1918 Preis 80 Pf. 50 Exemplare 35 M 100 Exemplare 60 M
250 Exemplare 125 M

Unsere Eisenindustrie verlangt das Festhalten am Besitz der Eisen-
erzbecken von Briey und Longwy, die für die Verlängerung der nur
4 bis 5 Jahrzehnte zählenden Lebensdauer unserer Eisenerzbergwerke,
zur Steigerung der Ergiebigkeit des phosphorarmen deutschen Bodens
und damit zur Verbesserung der Lebenshaltung des deutschen Volkes
vonnöten sind.

..... „Erst seit Kriegausbruch wissen wir es recht zu schätzen,
wie gut es war, daß wir in den Friedensjahren den Weltmarkt erobert
haben. Die Eisenindustriellen Englands, Frankreichs, Italiens und Ruß-
lands zusammengenommen vermochten im Kriege nicht mehr Eisen und
Stahl zu schaffen, als Deutschland allein. Wie Deutsch-Lothringen unsere
Rettung im jetzigen Kriege ist, so bedeutet Französisch-Lothringen in
unseren Händen eine Sicherung vor künftigem Untergang.“

Berlin W 8 * Carl Heymanns Verlag

Macht- und Wirtschaftsziele der Deutschland feindlichen Staaten

Erstes Heft:

Die weltgeschichtlichen Probleme des großen Krieges

Vortrag gehalten am 27. Oktober 1917 an der Handelshochschule zu
Königsberg in Preußen

Von **Hermann Oncken**

Professor an der Universität Heidelberg

Preis 1 M

1918

Preis 1 M

Zweites Heft:

Das britische Weltreich

Vortrag gehalten am 17. November 1917 an der Handelshochschule
zu Königsberg

Von **Dr. Eduard Meyer**

Geh. Regierungsrat, ord. Professor an der Universität Berlin

Preis 2 M

1918

Preis 2 M

Drittes Heft:

Frankreich

Vortrag gehalten am 8. Dez. 1917 an der Handelshochschule zu Königsberg

Von **Dr. Erich Brandenburg**

Geh. Hofrat, Professor in Leipzig

Preis 1 M

1918

Preis 1 M

Viertes Heft:

Rußland

Vortrag gehalten am 7. Januar 1918 an der Handelshochschule zu Königsberg

Von **Dr. Hans Uebersberger**

Professor in Wien

Preis 80 Pf.

1918

Preis 80 Pf.

In Vorbereitung:

Fünftes Heft:

Amerika und Japan

Vortrag gehalten am 28. Januar 1918
an der Handelshochschule zu
Königsberg

Von **Dr. Karl Rathgen**
Professor in Hamburg

Sechstes Heft:

Recht und Macht

Von

Dr. Rudolf Stammler
Professor in Halle

Berlin W 8 * Carl Heymanns Verlag

Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W 8

Verkehrswissenschaftliche Abhandlungen

Herausgegeben auf Veranlassung des Kaiserlichen Automobilklubs
von Dr. Gottfried Zoepfl ~ ~ Dr. Carl Falck ~ ~ Dr. Walter Kes

Erstes Heft:

Öffentliche Kraftwagenlinien im Weltverkehr

von

1914

Dr. Walter Kes

Hauptmann im :::
Gen.-Gouv. Belgien
zuzügl. 25% Teuerungsaufschlag

Preis 2 M

Zweites Heft:

Flotten- und Kohlenstationen

unter strategischen, verkehrs-
technischen, wirtschaftlichen
u. rechtlichen Gesichtspunkten

von

1915

Dr. Wilhelm Wrabec

Preis 2,50 M

zuzügl. 25% Teuerungsaufschlag

Drittes Heft:

Grundzüge einer militärischen Verkehrspolitik

von

1917

Dr. Richard Hennig

Preis 3 M



WELTWIRTSCHAFT



ZEITSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT UND
WELTVERKEHR

Im Auftrage der

Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft

herausgegeben von

Dr. rer. pol. Gottfried Zoepfl

Geheimer Oberregierungsrat und a. o. Professor an der Universität Berlin

Erscheint monatlich

Preis des Jahrgangs 20 M

Berlin W 8 * Carl Heymanns Verlag

Est.

A-1571

Deutschlands Getreidewirt und Versorgung nach dem Kriege

von Dr. Graf Robert von Keyserlingk

Preis 1.50 M

1918

Preis 1.50 M

Der mit den kriegswirtschaftlichen Einrichtungen des Inlandes und der besetzten Gebiete vertraute Verfasser will mit seiner Schrift zur Lösung des Getreideversorgungsproblems beitragen, indem er untersucht, welche Versorgungsquellen im In- und Auslande uns künftig zur Verfügung stehen, inwieweit sie unseren Bedarf decken, und ob sich die frühere Art der Friedensversorgung aufrecht erhalten läßt oder durch Umgestaltung unserer Kriegsmonopolwirtschaften zu ersetzen ist.

Handelsverbot und Vermögen in Feindesland

Gesetzgebung und Praxis von England, Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Rußland während des Krieges 1914/15

Eine neutrale Darstellung

von Dr. A. Curti, Zürich

Preis 3 M

1916

Preis 3 M

zuzügl. 25% Teuerungsaufschlag

Curtis Darstellung stützt sich auf die amtlichen Erlasse, Rundschreiben, Dekrete, Gesetze, Beratungen der gesetzgebenden Behörden und gerichtlichen Entscheidungen. Daß sie streng objektiv sein muß und sich jeder subjektiven Kritik enthält, ist wohl selbstverständlich.

Handelsverträge und Meistbegünstigung

von Heinz Horstmann
Doktor der Staatswissenschaften

Preis 5 M

1916

Preis 5 M

Das Buch erörtert ein Gebiet, das augenblicklich und in der nächsten Zukunft besonders lebhaft Beachtung nicht nur in den Kreisen der Fachleute, sondern auch in den Kreisen der wirtschaftlich-politisch beteiligten Öffentlichkeit finden wird. Der Verfasser behandelt die Handels- und Meistbegünstigungsverträge des Deutschen Reiches nach einseitiger Meistbegünstigung, beiderseitiger unbedingter Meistbegünstigung, nach beschränkter Meistbegünstigung und endlich nach bedingter Meistbegünstigung. Er untersucht die Wirkungen dieser Abmachungen durch einen zahlenmäßigen Nachweis der Warengruppen und gibt im Schluß einen Überblick über unsere Handelsstaatskunst und über unsere weltwirtschaftliche Lage nach dem Kriege. Das Buch wird sich der Förderung aller Verbände zu erfreuen haben, die den deutschen Außenhandel begünstigen.

Berlin W 8 * Carl Heymanns Verlag

Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W 8